

Kommentare zum Referentenentwurf des BMVI – 13. Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

Nr.	Artikel	Thema	Kommentar/Änderungsvorschlag
1	Allgemein	Allgemein	<p>ACHTUNG: Die vertiefte Prüfung der 4 Fachgebiete durch das EBA (die ja nun gemäß dem Grundverständnis des MOU entfallen sollte), ist in der VV-IBG geregelt – Wir bitten darum, dass das Ministerium und das Eisenbahn-Bundesamt parallel zum Erlass dieser Verordnung auch auf eine zügige Überarbeitung der VV-IBG insbesondere in diesem Punkt hinwirken.</p>
2	§ 1, § 4	Anwendungsbereich	<p>Vorschlag: Klare Differenzierung der Fahrzeugarten bei den Ausnahmen von den TSIs und welche Regelwerke für diese Fahrzeuge dann verpflichtend anzuwenden sind.</p> <p>Begründung: Für bestimmte Fahrzeuge, wie z.B. Tram-Trains sind nicht alle Regeln aus den TSIs technisch anwendbar.</p>
3	§ 2	Begriffsbestimmungen	<p>Vorschlag: Einige Begriff sind nicht mehr definiert und sollten wieder aufgenommen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Bevollmächtigter“ • „Auswirkung auf das Teilsystem“ • „Auswirkung auf das Gesamtfahrzeug“ <p>Begründung: Begriffe kommen weiterhin im Text vor.</p>
4	§ 2	Begriffsbestimmungen	<p>Vorschlag: Der Begriff „Gesamtfahrzeug“ sollte ebenfalls definiert werden, weil er in den folgenden §§ mehrfach verwendet wird.</p> <p>Begründung: Siehe RL 2008/57/EG, Erwägungsgrund Nr. (26) und (41) und Artikel 2 c. Danach besteht das „Gesamtfahrzeug“ aus dem strukturellen Teilsystem „Fahrzeug“ und ggf. fahrzeugseitiger „ZZS“ und ggf. fahrzeugseitiger „Energie“.</p>

Kommentare zum Referentenentwurf des BMVI – 13. Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

5	§ 2	Begriffsbestimmungen	<p>Vorschlag: Der Begriff "Prüfsachverständige" sollte unter Verweis auf das AEG, §4b Absatz 1 (siehe §19 (4)) auch in §2 definiert werden.</p> <p>Begründung: Notwendige Vollständigkeit in der Begriffsbestimmung am Dokumentenbeginn.</p>
6	§ 2 Nr.1	Begriffsbestimmungen	<p>Vorschlag: Wir würden vorschlagen, im §2 ebenfalls eine Bestimmung für den Begriff "Bauteil" (aus „Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten“) aufzunehmen.</p> <p>Begründung: Als Bauteil kann auch eine SW-Komponente sein (siehe auch Anlage zum Leitfaden zur Anwendung der EN 50128 auf Schienenfahrzeugen (Tr 05 H 10) vom 31.08.2005).</p>
7	§ 2 Nr. 1	Begriffsbestimmungen	<p>Vorschlag: Ergänzung der Definition um einen Hinweis auf Anlage 5 und deren Geltungsbereich: <i>„Austausch im Zuge von Instandhaltungsarbeiten“ der Ersatz von Bauteilen im Rahmen von Wartungs- oder Reparaturarbeiten durch Teile gleicher Funktion und Leistung. Für die Teilsysteme Infrastruktur, Energie sowie Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sowie für die übrige Eisenbahninfrastruktur sind die derart einzustufenden Maßnahmen in Anlage 5 aufgeführt.</i></p> <p>Dementsprechend wäre dann in § 12 Abs. 1 der Teil „nach Anlage 5“ zu streichen.</p> <p>Begründung: Ohne diese Änderungen wären Instandhaltungsmaßnahmen an anderen, als den in Anlage 5 angegebenen Teilsystemen (z.B. Fahrzeug) nicht definiert bzw. ungeregelt.</p>
8	§ 2 Nr. 7	Begriffsbestimmungen	<p>Vorschlag: Zusätzlich zu „<i>erstmalige Inbetriebnahme der Teilsysteme Infrastruktur, Energie, Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung oder der übrigen Eisenbahninfrastruktur</i>“ sollte der Begriff „<i>Teilsysteme Infrastruktur, Energie, Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung oder der übrigen Eisenbahninfrastruktur</i>“ mit einer Erklärung aufgenommen werden, dass insbesondere Teilsystem Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sich in diesem Zusammenhang aus-</p>

Kommentare zum Referentenentwurf des BMVI – 13. Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

			<p>schließlich auf den streckenseitigen Anteil dieses Teilsystems ZZS bezieht.</p> <p>Begründung:</p> <p>Aus dem Kontext ergibt sich, dass explizit der streckenseitige Anteil der ZZS angesprochen wird, dies ist jedoch nicht so schriftlich erfasst. Wird diese Ergänzung nicht aufgenommen, wäre der Zulassungsprozess für ZZS (bspw. Typzulassung einer ETCS-OBU) vollständig verändert zum heutigen Prozess.</p>
9	§ 2 Nr. 8	Begriffsbestimmungen	<p>Vorschlag:</p> <p>Wortlaut ändern zu:</p> <p>„Fahrzeugserie“ eine Reihe in allen Teilen übereinstimmender Fahrzeuge.</p> <p>Begründung:</p> <p>„Bestimmte Bauart“ ist nicht definiert. So Abgrenzung zu Nr. 10, Variante: „in Teilen übereinstimmt“.</p>
10	§ 2 Nr. 14	Begriffsbestimmungen	<p>Vorschlag:</p> <p>Wortlaut wie folgt ändern:</p> <p>„Interoperabilität“ die Eignung eines Eisenbahnsystems für den sicheren und grenzüberschreitenden durchgehenden Zugverkehr;</p> <p>Begründung:</p> <p>„Durchgehend“ beschreibt die Situation der Harmonisierung zwischen den Ländern zu ungenau. Hiermit könnte auch der durchgehende Zugverkehr in einem Land gemeint sein. Bei Interoperabilität handelt es sich jedoch um die technische Möglichkeit barrierefrei grenzüberschreitend zu fahren.</p>
11	§ 2 Nr. 19	Begriffsbestimmungen	<p>Vorschlag:</p> <p>Wortlaut wie folgt ändern:</p> <p>„[...]“, dass ein weiterer Betrieb des Fahrzeuges mit hinreichender Wahrscheinlichkeit zu einem Schaden den Schäden von an Leib und Leben führt.</p> <p>Begründung:</p> <p>Termini</p>

Kommentare zum Referentenentwurf des BMVI – 13. Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

12	§ 2 Nr. 21	Begriffsbestimmungen	<p>Vorschlag:</p> <p>Statt „zusammenwirken“ und „verfügen“: „zusammenzuwirken“ und „zu verfügen“:</p> <p>„technische Kompatibilität“ die Fähigkeit von zwei oder mehr strukturellen Teilsystemen oder Teilen davon, die mindestens über eine gemeinsame Schnittstelle verfügen, zusammenzuwirken und dabei ihre eigenen betrieblichen Auslegungsmerkmale und ihr erwartetes Leistungsniveau zu behalten;</p> <p>Begründung:</p> <p>Termini</p>
13	§ 2 Nr. 23 i.V.m. Begründung B., Besonderer Teil, zu § 2, zu § 23 (S. 93)	Begriffsbestimmungen	<p>Vorschlag:</p> <p>Es sollte aufgenommen werden, dass die „technischen Vorschriften“ vom EBA veröffentlicht werden oder dem Antragsteller auf andere Art zugänglich gemacht werden.</p> <p>Begründung:</p> <p>Dies steht bereits in Teil B der Begründung (zu Nr. 23): „Die Liste der nationalen technischen Vorschriften soll durch das Eisenbahn-Bundesamt veröffentlicht werden.“ → Da die Begründung nicht Teil der EIGV wird, sollte diese Information ergänzt werden. Dies soll garantieren, dass allen Antragstellern und Prüfsachverständigen über diese Veröffentlichung die maßgeblichen technischen Vorschriften zur Verfügung stehen.</p>
14	<p>u.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> – § 2 Nr. 23 – § 5 Abs. 1 Nr.3 i.V.m. S. 2 	Begriffsbestimmungen – Fehlende Unterscheidung zwischen fahrzeug- und streckenseitigem Teil des Teilsystems ZZS	<p>Vorschlag:</p> <p>Im gesamten Verordnungstext sollte eine klare Abgrenzung zwischen fahrzeug- und streckenseitigem Teil des Teilsystems ZZS erfolgen. Für die links genannten Artikel bspw.: [...] <i>Teilsysteme Infrastruktur, Energie, Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung</i> (streckenseitiges ZZS-Teilsystem) [...]:</p> <p>„technische Vorschriften“ die nationalen technischen Vorschriften, die zusätzlich zu den notifizierten technischen Vorschriften notwendig und im Bereich der Teilsysteme Infrastruktur, Energie, des streckenseitigen Teils des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung, -sowie der übrigen Eisenbahninfrastruktur sowie der Klasse-B-Systeme zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen einzuhalten sind;</p> <p>Begründung:</p> <p>Es ist generell, d.h. im gesamten Verordnungstext klarer zu definieren, welcher Teil des Teilsystems ZZS jeweils betroffen bzw. gemeint ist.</p>

Kommentare zum Referentenentwurf des BMVI – 13. Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

			z.B. § 2 Nr. 23 und § 5 Abs. 1 Nr. 3 i.V.m. S. 2: Technische Vorschriften für das fahrzeugseitige ZZS-Teilsystem sind nicht bekannt. Da Satz 2 in § 5, Abs. 1 für Fahrzeuge prinzipiell auch die Ziffer 3 einschließt, scheint es aber technische Regeln für das fahrzeugseitige Teilsystem ZZS zu geben.
15	§ 2 Nr. 27	Begriffsbestimmungen	<p>Vorschlag:</p> <p>Wort „verbessert“ durch „verändert“ ersetzen und insoweit die bisherige TEIV-Formulierung beibehalten:</p> <p>„[...] mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems verändert verbessert wird;“</p> <p>Begründung:</p> <p>Die Formulierung „mit denen die Gesamtleistung des Bestandteils des Eisenbahnsystems verbessert wird“ impliziert, dass in jedem Fall eine Verbesserung herbeigeführt werden muss. Dies ist jedoch nicht immer der Fall (Beispiel: nachträgliches Einbringen von Übergängen in Wagenkästen).</p>
16	§ 3 Abs. 3	Anwendung der TSIs	<p>Vorschlag:</p> <p>Umformulierung: §3 Abs. 3 <i>„Von der Anwendung der Technischen Spezifikationen nach Absatz 2 sind ausgenommen.“</i></p> <p>Begründung:</p> <p>Rechtlich klare Aussage. Sonst würde hier ein Ermessensspielraum seitens der Behörde eröffnet. Verfahren müsste geregelt werden.</p> <p>Hier muss der Mitgliedstaat seine Entscheidung entsprechend 2008/57/EG Artikel 1 (3) definieren.</p> <p>Es sollte aber ein Möglichkeit zur freiwilligen (teilweisen) Anwendung der TSI in diesen Fällen geregelt werden.</p>
17	§ 3 Abs. 3 Nr. 4	Anwendung bei Umrüstung und Erneuerung	<p>Vorschlag:</p> <p>Streichung der Wörter <i>„für den Durchgangsverkehr“</i></p> <p>Begründung:</p> <p>Durchgangsverkehr ist ein unbestimmter Rechtsbegriff! Der Begriff ist unklar und führt ggf. zu sachlich nicht gerechtfertigten Einschränkungen, die in der Richtlinie nicht vorgesehen sind. Das Kriterium des Durchgangsverkehrs ist nicht entscheidend, weil es auch ohne einen solchen sachgerecht sein kann, die Fahrzeuge von der TSI Anwendung auszunehmen, weil sie in erster Linie auf Infrastrukturen der Stadtbahnen verkehren.</p>

Kommentare zum Referentenentwurf des BMVI – 13. Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

18	§ 3 Abs. 3 Nr. 4	Anwendung bei Umrüstung und Erneuerung	<p>Vorschlag: Streichung des folgenden Wortlauts „[...] ausschließlich zu Verbindungszwecken [...].“</p> <p>Begründung: Unbestimmte Rechtsbegriffe! Das unklare Kriterium des Verbindungszweckes (ist das Kriterium hier fahrzeug- oder bauteilbezogen gemeint?) ist zu weitgehend und kein geeignetes Kriterium; und ist im Übrigen auch in der Richtlinie nicht vorgesehen. Das Kriterium des Verbindungszweckes ist nicht entscheidend, weil es auch ohne einen solchen sachgerecht sein kann, die Fahrzeuge von der TSI Anwendung auszunehmen, weil sie in erster Linie auf Infrastrukturen der Stadtbahnen verkehren.</p>
19	§ 3 Abs. 6	Anwendung von TSlen auf Bestandssysteme	<p>Vorschlag: <i>Bestehende Infrastrukturen oder Fahrzeuge müssen nicht den neuen Technischen Spezifikationen oder deren Änderungen genügen. Diese sind erst bei einer genehmigungsbedürftigen Umrüstung oder Erneuerung anzuwenden. Festschreibungen und Übergangsregelungen sind zu beachten. [...].“</i></p> <p>Begründung: Wenn “genehmigungsbedürftig“ fehlt, muss jede Änderung nach der jeweils neuesten TSI bewertet werden. Auch bei Umrüstungen und Erneuerungen muss nicht zwangsweise das neue Regelwerk angezogen werden. Ausnahmen aufgrund von Regelwerksfestschreibungen sowie Übergangsregelungen sollten gewahrt bleiben.</p>
20	§ 3 Abs. 6 S. 4	Anwendung bei Umrüstung und Erneuerung	<p>Vorschlag: Wortlaut „in Bezug“ durch „begrenzt“ ersetzen. „[...] Im Fall von Umrüstungen oder Erneuerungen finden die Technischen Spezifikationen begrenzt in-Bezug auf die jeweilige Umrüstung und Erneuerung Anwendung.“</p> <p>Begründung: Im Fall von Umrüstungen oder Erneuerungen von Bestandsfahrzeugen ist die Anwendung von TSlen grundsätzlich auf die Umrüstung und/oder Erneuerung begrenzt. Diesem Umstand trägt der aktuelle Wortlaut nicht zweifelsfrei Rechnung.</p>
21	§ 4 Abs. 4	Ausnahmen von der Anwendbarkeit der Techni-	<p>„...Ausnahmen von der Anwendbarkeit der Technischen Spezifikation nach Absatz 1 zulässt, erstellt es ein Verzeichnis der stattdessen anzuwendenden Vorschriften ...“</p>

Kommentare zum Referentenentwurf des BMVI – 13. Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

		schen Spezifikationen	<p>Für den Bereich Nebenfahrzeuge/ Baumaschinen bleibt es nach meinem Verständnis zumindest bis Juni 2019 bei einer grundsätzlichen Ausnahme.</p> <p>Das Verzeichnis der stattdessen anzuwendenden Vorschriften ist in diesem Fall die Liste der EBA-Anforderungen an die Abnahme von Nebenfahrzeugen (Gleisbaumaschinen) gemäß § 32 EBO (EBA-Checkliste).</p>
22	§ 5 Abs. 1 Nr. 3	Technische Vorschriften	<p>Kommentar:</p> <p>Der Begriff der „technischen Vorschriften“ sollte spezifiziert werden (s. Kommentare Nr. 17 und 80).</p>
23	§ 6 Abs. 2 Nr. 2 i.V.m. § 2 Nr. 21	Verantwortungsabgrenzung des OBU-/Fahrzeugherstellers zur „technischen Kompatibilität“ und deren Bewertung	<p>Vorschlag:</p> <p><i>„[...] einer Erklärung des Antragstellers, dass der Bestandteil des Eisenbahnsystems die grundlegenden Anforderungen erfüllt und die sichere Integration gewährleistet ist. Die technische Kompatibilität zwischen dem fahrzeugseitigen und streckenseitigen Teilsystem ZZS wird durch eine separate Erklärung des Streckenbetreibers bescheinigt, der auch den Prüfumfang für die Kompatibilitätsprüfungen definiert, und [...]“</i></p> <p>Begründung:</p> <p>Es kann nicht im Verantwortungsbereich des ZZS OBU-/ Fahrzeugherstellers liegen, eine Aussage/Erklärung zur technischen Kompatibilität zwischen ZZS OBU und ZZS Streckeneinrichtung zu machen, da dem OBU-Hersteller im Normalfall gar nicht die dafür notwendigen Informationen, wie Streckenprojektierung oder umgesetzte Funktionen, vorliegen.</p> <p>Die Verantwortungsbereiche sollten klarer abgegrenzt und auch der Prüfumfang der jeweiligen Stellen klarer definiert werden.</p>
24	§ 6 Abs. 2 Nr. 2	Erklärung des Antragstellers	<p>Kommentar:</p> <p>Verhältnis zwischen der Erklärung nach § 6 Abs. 2 Nr. 2 EIGV und § 6 Abs. 2 Nr. 3 a) EIGV erschließt sich dem Anwender nicht. Kommt es damit nicht zu einer unnötigen Doppel-Prüfung?</p>
25	§ 6 Abs. 2 Nr. 2 i.V.m. Begründung	Erklärung des Antragstellers	<p>Kommentar:</p> <p>Referenz zum MoU innerhalb der Begründung passt nicht bzw. falsches Zitat.</p>
26	§ 6 Abs. 2 Nr. 3a)	Antragsunterlagen CSM RA	<p>Vorschlag:</p> <p>§ 6 Abs. 2 Nr. 3 a EIGV ersatzlos streichen.</p>

Kommentare zum Referentenentwurf des BMVI – 13. Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

			<p>Begründung:</p> <p>Zusätzlicher, nicht erforderlicher Verfahrensschritt. Die Erklärung nach § 6 Abs. 2 Nr. 3a) EIGV stellt eine unnötige Doppelprüfung und Belastung für den Antragsteller dar, für die kein sachlicher Grund ersichtlich ist; in der Begründung gibt es hierzu auch keinerlei Ausführungen. Der angesprochene Umstand wird bereits durch die CSM-VO als solches und den entsprechenden Sicherheitsbewertungsbericht adressiert und abgedeckt.</p>
27	§ 6 Abs. 4	Inbetriebnahmegenehmigung – Ergänzung erforderlich	<p>Vorschlag:</p> <p>Sofern Technische Spezifikationen nicht anzuwenden sind, finden entsprechende Anforderungen Anwendung</p> <p>Begründung:</p> <p>Ergänzung eines Wortes.</p>
28	§ 7	Fristen für die Inbetriebnahmegenehmigung	<p>Vorschlag:</p> <p>Fristen für die IBG gemäß MoU auf maximal 12 Wochen begrenzen (§ 7).</p> <p>Begründung:</p> <p>Umsetzung des MoU (6 bis 12 Wochen).</p>
29	§ 7 Abs. 1	Inbetriebnahmegenehmigung – Art der Dokumente	<p>Vorschlag:</p> <p>Umformulierung: §7 Abs. 1 „Der Antrag und die zur Prüfung erforderlichen Unterlagen sind dem Eisenbahn-Bundesamt schriftlich oder elektronisch in deutscher Sprache vorzulegen.“ (diese Ergänzung sollte sich durch die ganze Regelung durchziehen [diese Regelung gibt es seit 12/2016 auch in der BOStrab])</p> <p>Begründung:</p> <p>Harmonisierung der Bestimmungen und zeitgemäßer Ablauf.</p>
30	§ 7 Abs. 1 und 6	Inbetriebnahmegenehmigung – Ablauf der Zulassung	<p>Vorschlag:</p> <p>Klärung der Absätze (1) und (6) →Der Nachweisplan muss am Anfang des Projekts erstellt und bestätigt werden, nicht erst mit den vollständigen Unterlagen des Antrags. Alternativ könnte auch der Zulassungsantrag an den Anfang des Projekts gestellt werden.</p>

Kommentare zum Referentenentwurf des BMVI – 13. Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

			<p>Begründung:</p> <p>In der derzeitigen Formulierung ist der Nachweisplan zusammen mit dem Antrag abzugeben. Dieser muss aber alle Dokumente zur Prüfung beinhalten, also auch NoBo-, DeBo- und AsBo-Zertifikat.</p>
31	§ 7 Abs. 2 i.V.m. Begründung Seite 101	Referenz zum Verfahren	<p>Vorschlag:</p> <p>Folgenden Satz innerhalb der Begründung (Seite 101) zu § 7 Abs. 2 EIGV ersatzlos streichen: „Des Weiteren haben sich die in den eingereichten Unterlagen referenzierten Unterlagen eindeutig auf das beantragte Verfahren zu beziehen.“</p> <p>Begründung:</p> <p>Soweit referenzierte Unterlagen in einem Antragsverfahren eingereicht werden, sollen diese dem Nachweis in diesem Verfahren dienen. Dabei ist nicht ausgeschlossen, dass ein Nachweis auch für mehrere Antragsverfahren oder Folgeverfahren verwendet werden kann, wenn der Prüfumfang und/oder Prüfungsgegenstand identisch ist. In solchen Fällen vom Antragsteller zu verlangen, die Dokumente ggf. gegen Mehrkosten, bspw. von externen Prüfstellen, nochmals mit einer Referenz auf das konkrete Verfahren auszustellen, hat lediglich einen formalen Zweck ohne inhaltlichen Mehrwert. Es liegt in der Herstellerverantwortung, nur solche Dokumente in einem Antragsverfahren einzureichen, die auf das konkrete Antragsverfahren anwendbar sind.</p>
32	§ 7 Abs. 2	Bearbeitungszeiten	<p>Vorschlag:</p> <p>Wort „unverzüglich“ einfügen.</p> <p>„[...] Anschließend prüft es die Antragsunterlagen auf Nachvollziehbarkeit und entscheidet unverzüglich, spätestens innerhalb von weiteren zwölf Wochen, nach Ablauf der Frist von Satz 1 über den Antrag. [...]“</p> <p>Begründung:</p> <p>Angleichung an den Wortlaut der bisherigen TEIV sowie an den Sinn und Zweck der europäischen Regelung aus der Richtlinien 2008/57/EG, wonach es sich bei der Prüfungs- und Entscheidungsfrist über den Antrag um eine Maximal-Frist handelt.</p> <p>Darüber hinaus ist unklar, warum für das Erst-IBG-Verfahren eine 4+12 Wochen Regelung eingeräumt wird, wogegen für IBG-pflichtige Umrüstungen und Erneuerungen nach § 12 Abs. VI EIGV eine einfache 12-Wochenfrist ausreichend ist.</p>

Kommentare zum Referentenentwurf des BMVI – 13. Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

33	§ 7 Abs. 2	Bearbeitungszeiten	<p>Kommentar: Bei vollständigen, prüffähigen und mängelfreien Unterlagen, die von diversen Prüfstellen vorgeprüft sind, sollten insgesamt 12 Wochen genügen. Im Fall von Mängeln etc. kommt es ohnehin zur Hemmung der Fristläufe.</p> <p>Deshalb: 4 + 8 Wochen.</p>
34	§ 7 Abs. 2 i.V.m. Begründung Seite 101	Referenz zum Verfahren	<p>Vorschlag:</p> <p>Der Wortlaut der Begründung ist wie folgt zu ändern:</p> <p>“Soweit die Behörde diesen Prüfungsschritt früher abgeschlossen hat, darf erteilt sie die Bestätigung.“</p> <p>Begründung:</p> <p>Wenn die Prüfung abgeschlossen ist, darf die Behörde das Verfahren nicht ohne Grund weiter verzögern und muss die Bestätigung ohne schuldhaftes Zögern erteilen und nicht etwa den Ablauf der 4 Wochen abwarten.</p>
35	§ 7 Abs. 3	Bearbeitungszeiten	<p>Vorschlag:</p> <p>Wortlaut von § 7 Abs. 3 Satz 1 wie folgt ergänzen:</p> <p>“Hat das Eisenbahn-Bundesamt begründete Zweifel [...], teilt es dem Antragsteller diese schriftlich mit und kann verlangen, dass der Antragsteller [...].“</p> <p>Begründung:</p> <p>Aus Gründen der Rechtssicherheit und zur Wahrung der Verfahrensrechte des Antragstellers sind begründete Zweifel und die darauf gründenden Nachforderungen dem Antragsteller gegenüber schriftlich mitzuteilen und zu begründen.</p>
36	§ 7 Abs. 5	Begründete Zweifel	<p>Vorschlag:</p> <p>Erkenntnisse ... Zweifel, wenn sie sich auf eine Stelle beziehen, die in dem konkreten Verfahren zur Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. als benannte Stelle ... 2. als bestimmte Stelle ... 3. ... <p>erstellt hat und die Aufsichtsbehörde zugleich eine Verfahren zur Prüfung der Maßnahmen nach Abs.</p>

Kommentare zum Referentenentwurf des BMVI – 13. Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

			<p>4 Ziff. 2 a oder b eingeleitet hat.</p> <p>Begründung:</p> <p>Noch deutlicher, dass das Fehlverhalten für das IBG-Verfahren relevant sein muss. Außerdem muss die Aufsichtsbehörde schnellstmöglich die Verlässlichkeit der Prüfstellen wiederherstellen, damit nicht die Antragsteller der IBG-Verfahren die Leidtragenden sind.</p> <p>Die Anerkennung und Überwachung dieser Stellen obliegt in Deutschland dem EBA (s. § 31 EIGV). Insoweit erscheint es nicht nachvollziehbar oder sachgerecht, wenn das EBA eine solche Stelle in Deutschland zunächst anerkennt, dann aber im anschließenden IBG-Verfahrens zu Lasten des Antragstellers gegen die Stelle auch dann begründete Zweifel vortragen kann, wenn es im Rahmen der Aufsicht <u>nicht</u> gegen die Stelle bzw. deren mangelhafte Aufgabenwahrnehmung einschreitet. Wenn das EBA seine hier zugewiesenen Aufgaben sachgerecht und gewissenhaft wahrnimmt, sollte der Antragsteller gar nicht in der Lage sein, in Deutschland eine Stelle zu beauftragen, die „begründete Zweifel“ an der Aufgabenwahrnehmung zulässt oder auslösen kann. Für ausländische Stellen sieht dies hingegen anders aus.</p>
37	§ 7 Abs. 6	Inbetriebnahmegenehmigung – Ergänzung erforderlich	<p>Vorschlag:</p> <p>Es sollte ein Zeitraum vorgegeben werden, in dem das EBA die Liste (der nach § 5 anzuwendenden Vorschriften) akzeptiert oder Änderungen an dieser fordert.</p> <p>Begründung:</p> <p>Andernfalls besteht die Gefahr einen solchen Änderungswunsch erst im Rahmen der Prüfung der Zulassungsunterlagen zu äußern.</p>
38	§ 7 Abs. 6	Anzuwendende Vorschriften	<p>Kommentar:</p> <p>Es ist unklar, welcher Vorschriften hier genannt werden sollen; alle Vorschriften, die im Verfahren zur Anwendung kommen oder nur die Änderungen und Abweichungen von den Vorschriften, die anzuwenden sind?</p>
39	§ 7 Abs. 6 S. 3	Anzuwendende Vorschriften	<p>Vorschlag:</p> <p>§ 7 Abs. 6 EIGV um Konzept aus § 19 Abs. 5 EIGV ergänzen:</p> <p>„[...] Gleichzeitig sind die stattdessen anzuwendenden Vorschriften anzugeben oder Nachweise über die Gewährleistung der mindestens gleichen Sicherheit zu führen. Hierfür ist die Durchführung eines Risikomanagementverfahrens nach der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013 notwendig.“</p>

Kommentare zum Referentenentwurf des BMVI – 13. Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

			<p>Begründung:</p> <p>Soweit von einschlägigen Vorschriften abgewichen wird, ist der Nachweis gleicher Sicherheit über die CSM RA auch für Fahrzeuge gängige und etablierte Praxis im Rahmen im Zulassungsverfahren. Dem sollte auch im neuen Entwurf der EIGV entsprechend Rechnung getragen werden.</p>
40	§ 7 Abs. 6	Anzuwendende Vorschriften	<p>Vorschlag:</p> <p>§ 7 Abs. 6 EIGV wie folgt ergänzen:</p> <p>„Das EBA erteilt eine schriftliche Bestätigung, dass die für die Zulassung einzuhaltenden Regelwerke durch die Liste vollständig und richtig wiedergegeben sind. Übermittelt das EBA dem Antragsteller nicht innerhalb von 4 Wochen nach Zugang der Liste beim EBA eine schriftliche Entscheidung über die Vollständigkeit und Richtigkeit der Dokumente nach a. und b., so gilt die Bestätigung als erteilt.“</p> <p>Begründung:</p> <p>Übernahme der Ergänzung aus Ziffer 1. 3 c) Anlage 1 MoU Verfahrensregelung Planungssicherheit. Wenn, wie in der Begründung (Seite 102) angeführt, durch die Liste Planungssicherheit für den Antragsteller erreicht werden soll, muss die Liste auch vom EBA bestätigt werden.</p>
41	§ 7 Abs. 7 S. 2	Inbetriebnahmegenehmigung – Klarstellung	<p>Frage: Gilt Satz 2 nur für die in §7 Abs. 7 beschriebenen „Erforderliche Änderungen“? Was ist mit „in Form der jeweils zugrunde gelegten Technischen Spezifikationen“ gemeint?</p>
42	§ 10 Abs. 4 Nr. 2	Probefahrtenehmigung	<p>Soll Nr. 2 der Nachweis zu Nr. 1 sein? Dann ist Nr. 1 überflüssig.</p>
43	§ 11 Abs. 2 Nr. 2	Inbetriebnahmegenehmigung – Begriffsbestimmung	<p>Vorschlag:</p> <p>Den Begriff „Betreiber“ durch „Eisenbahn“ ersetzen.</p> <p>„kann der Halter oder die Eisenbahn für die Bewertung ...“</p> <p>Begründung:</p> <p>Der Begriff „Eisenbahn“ ist im §2 Absatz 1 AEG (und auch im §7 EIGV) eindeutig definiert. Der Begriff „Betreiber“ kommt nur hier einmal vor; die verwendeten Begrifflichkeiten sollten einheitlich sein,</p>
44	§ 12 Abs. 1	Inbetriebnahmegenehmigung – Klarstellung	<p>Vorschlag:</p> <p>„nach Anlage 5“ streichen und Anlage 5 in Definitionen § 2 Nr. 1 aufnehmen.</p>

Kommentare zum Referentenentwurf des BMVI – 13. Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

			<p>Begründung:</p> <p>Da Anlage 5 nur für den streckenseitigen Anteil des Systems Bahn gelten kann, wäre ohne diese Ergänzung jede Änderung am fahrzeugseitigen Teil anzeigepflichtig.</p>
45	§ 12 Abs. 1	Antragsteller	<p>Vorschlag:</p> <p>Liste der Antragsteller für Umrüstungen und Erneuerungen um den „Hersteller“ oder „Bevollmächtigten“ ergänzen.</p> <p>„[...] sind dem Eisenbahn-Bundesamt durch den Halter, die Eisenbahn, den Hersteller oder durch einen entsprechenden bevollmächtigten Vertreter schriftlich anzuzeigen.“</p> <p>Begründung:</p> <p>Umrüstungen und Erneuerung werden vielfach nicht vom Halter oder EVU vorgenommen, sondern häufig vom Hersteller oder einem beauftragten Vertreter ausgeführt. Diesem Umstand sollte Rechnung getragen werden.</p>
46	§ 12 Abs. 4	Bestätigung der Einstufung	<p>Vorschlag: „bestätigt“ durch „entscheiden“ ersetzen: :</p> <p>„Innerhalb von vier Wochen nach Eingang der Anzeige mit der Beschreibung und der Einstufung der geplanten Arbeiten entscheidet das Eisenbahn-Bundesamt schriftlich über die Einstufung des Antragstellers nach Absatz 2 Satz 1 Nummer 2.“</p> <p>Begründung:</p> <p>Verwaltungsrechtlich korrekte Terminologie. Tatsächlich „entscheidet“ das EBA hier im verwaltungsrechtlichen Sinne. Denkbar ist auch eine negative Entscheidung, die dann rechtsmittelfähig sein muss.</p>
47	§ 14 Abs. 1	Ergänzende Vorschriften für die Inbetriebnahmegenehmigung von Fahrzeugen	<p>„Fahrzeuge mit einer Inbetriebnahmegenehmigung bedürfen keiner weiteren Abnahme oder sonstigen eisenbahnrechtlichen Genehmigung.“</p> <p>Dies gestaltet sich bei Nebenfahrzeugen davon abweichend. Die DBAG erteilt eine „Allgemeine Arbeitsberechtigung“ und „Arbeitsgenehmigung“ für Nebenfahrzeuge.</p> <p>Geregelt ist dies in der Bahnrichtlinie 931.0001. Ein Auszug ist im Anhang beigefügt.</p> <p>Andere europäische Bahnverwaltungen handhaben dies mehr oder weniger vergleichbar.</p>

Kommentare zum Referentenentwurf des BMVI – 13. Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

48	§ 15 Abs. 1	Genehmigung einer Serie	<p>Frage: Wozu das Antragserfordernis?</p> <p>Vorschlag: Abs. 1 streichen. Seriengenehmigung wird automatisch miterteilt.</p>
49	§ 16 Abs. 2 Nr. 2 b)	Voraussetzungen der Variantenzulassung	<p>Frage: Bezüglich der Varianz keine Nachweise und keine Risikobewertung erforderlich?</p>
50	§ 17 Abs. 5	Erneuerung der Typgenehmigung	<p>Vorschlag: Statt „Das Eisenbahn-Bundesamt darf ...nur ... verlangen, ...“ besser: „Voraussetzung für die Erneuerung ist lediglich, dass ...“</p> <p>Begründung: Es gibt keinen Zwang zur Erneuerung.</p>
51	§ 19	Begriffe	<p>Vorschlag: Definition der verwendeten Begriffe (nach BAU-STE):</p> <ul style="list-style-type: none"> - geprüfte Planung - Bestätigung der Gebrauchsfähigkeit - Bauüberwachung - Abnahmeprüfung - genehmigungspflichtige Verfahren - Inbetriebnahmeverantwortlicher <p>Begründung: Die verwendeten Begriffe müssen klar geregelt sein.</p>
52	§ 19 Abs. 1 Nr. 1 - 4	Ergänzende Vorschriften für die Inbetriebnahmegenehmigung	<p>Es ist nicht nachvollziehbar, wie diese Anforderungen bezüglich Zugsicherung erfüllt werden sollen – bisher existiert z.B. keine Bauüberwachung für Zugsicherungssysteme.</p> <p>Vorschlag: Hier ist eine Unterscheidung zwischen ortsfesten Anlagen und der Zugsteuerung/Zugsicherung notwendig. Alternativ sind hier die Zugsteuerung/Zugsicherung (sowohl strecken- als auch fahrzeugseitig) auszuschließen und separat zu behandeln.</p> <p>Vorschlagskonkretisierung:</p>

Kommentare zum Referentenentwurf des BMVI – 13. Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

			Überschrift § 19: „Ergänzende Vorschriften für die Inbetriebnahmegenehmigung (Infrastruktur)“
53	§ 19 Abs. 1 nach Nr. 2	Ergänzende Vorschriften für die Inbetriebnahmegenehmigung	<p>Vorschlag: Eine neue Nummer 3: (muss ergänzt werden): „Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden sofern solche genutzt werden sollen“.</p> <p>Begründung: Die Ergänzung ist notwendig, um die Wirkung der in §24 definierten, generisch wirkenden Genehmigungen im Bauprozess zu definieren.</p>
54	§ 19 Abs. 1	Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung	<p>Vorschlag: Am Ende des § 19 Abs. 1 EIGV sollte folgender Absatz eingefügt werden. „<i>Hat der Antragssteller alle hiernach sowie die gemäß § 6 erforderlichen Nachweise erbracht, ist die Inbetriebnahmegenehmigung zu erteilen.</i>“</p> <p>Begründung: Die Ergänzung dient der Klarstellung und Angleichung an die gebundene Entscheidung in § 6 Abs. 2 S. 1 EIGV, dessen Wortlaut nur dann Anwendung findet, sofern Technische Spezifikationen anzuwenden sind. Im Falle der Anwendung von nationalen Vorschriften gem. § 19 Abs. 1 EIGV sollte klar gestellt werden, dass die Inbetriebnahmegenehmigung zu erteilen ist (gebundene Entscheidung), sofern der Antragssteller die entsprechenden Nachweise geführt hat.</p>
55	§ 19 Abs. 3 Nr. 5	Voraussetzungen	<p>Vorschlag: Hier können nur „Auflagen und Nebenbestimmungen“ aus vorhergehenden Inbetriebnahmegenehmigungen auf die aufsetzend die aktuell in Bearbeitung befindliche IBG beantragt worden ist, gemeint sein. Ansonsten würde es nicht möglich sein, die geforderte Bestätigung abzugeben.</p> <p>Begründung: Nur unter der Voraussetzung der klareren Beschreibung kann der Sachverhalt erfüllt werden.</p>
56	§ 19 Abs. 5	Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung bei Abweichung von den nationalen technischen	<p>Vorschlag: § 19 Abs. 5 letzter Satz sollte wie folgt formuliert werden: „<i>Hat der Antragssteller den Nachweis über die Gewährleistung der mindestens gleichen Sicherheit geführt, ist die Inbetriebnahmegenehmigung zu erteilen, sofern alle sonstigen Voraussetzungen nach</i></p>

Kommentare zum Referentenentwurf des BMVI – 13. Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

		Vorschriften.	<p><i>§ 19 erfüllt sind.</i>“</p> <p>Begründung:</p> <p>Sofern der Antragssteller bei Abweichung von den nationalen technischen Vorschriften den Nachweis der Gewährleistung der gleichen Sicherheit erbringt und auch die weiteren Anforderungen des § 19 erfüllt sind, sollte die Inbetriebnahmegenehmigung als gebundene Entscheidung erteilt werden. Dies entspricht auch der übrigen Systematik in § 6 und § 19.</p>
57	§ 20 i.V.m. Anlage 6	Inbetriebnahmegenehmigung - Fehlende Unterscheidung zwischen fahrzeug- und streckenseitigem Teil des Teilsystems ZZS	<p>Vorschlag:</p> <p>In Kapitel-Überschrift und in Artikeln folgende Ergänzung hinzufügen: <i>Teilsysteme Infrastruktur, Energie, Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung (streckenseitiges ZZS-Teilsystem)</i></p> <p>Begründung:</p> <p>§ 20 i.V.m. Anlage 6 kann nicht für Umrüstungen oder Erneuerungen des fahrzeugseitigen Teil des Teilsystems ZZS anwendbar sein. Hier ist vielmehr § 12 i.V.m. Anlage 4, insbesondere Abschnitt 4.2 anwendbar.</p>
58	§ 22 Abs. 1 Nr. 3	Nichterfüllung der grundlegenden Anforderungen	<p>Frage: Was sind die Kriterien für „soweit erforderlich“?</p>
59	§ 24	Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden - Befristung	<p>Vorschlag:</p> <p>Der gesamte §24 ist unter Nutzung des EIV Entwurfsstandes Mai 2016 neu zu formulieren.</p> <p>Textvorschlag:</p> <p>Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden von sicherungstechnischen Systemen und deren Bestandteilen</p> <p>(1) Sicherungstechnische oder elektrotechnische Systeme oder deren Bestandteile, die in übereinstimmender Ausführung an mehreren Stellen in</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. dem Teilsystem Energie, 2. dem Teilsystem Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung oder 3. der übrigen Eisenbahninfrastruktur <p>verwendet werden sollen, können vom Eisenbahn-Bundesamt eine Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden erhalten, wenn das System oder dessen Bestandteile im Rahmen der Erteilung einer Inbetriebnahmegenehmigung zu prüfen wären. Gegenstand einer Genehmigung können insbesondere solche Systeme oder deren Bestandteile sein, die von Anlage 7 erfasst sind Als Grund-</p>

Kommentare zum Referentenentwurf des BMVI – 13. Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

			<p>lagen für die Erteilung von Genehmigungen zum Inverkehrbringen und Verwenden von Sicherungssystemen oder deren Bestandteilen sind die Regelwerke anzuwenden, die für die vorhergehende Zulassung, Prüferklärung, sonstige Legitimierung oder Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden für dieses Sicherungssystem oder dessen Bestandteile zu Grunde gelegt wurden, sofern der Antragsteller die Grundlage im Antrag nicht verändert angibt.</p> <p>Für neue sicherungstechnische Systeme sind die aktuellen Regelwerke anzuwenden.</p> <p>(2) Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn die Voraussetzungen des § 6 Absatz 2 (Nummer 1 und 3 für Bestandteile des streckenseitigen Teils des Teilsystems ZZS) in Verbindung mit § 19 erfüllt sind.</p> <p>(3) Die Genehmigung nach Absatz 2 kann von Eisenbahnen oder Herstellern von sicherungstechnischen oder elektrotechnischen Systemen beantragt werden.</p> <p>(4) die Genehmigung gilt sieben Jahre für den Neueinsatz des Systems oder dessen Bestandteilen. Die Genehmigung kann verlängert werden.</p> <p>(5) Ist für sicherungstechnische oder elektrotechnische Systeme oder deren Bestandteile eine Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden erteilt worden, wird die Erfüllung der damit abgedeckten Anforderungen bei Erteilung der Inbetriebnahmegenehmigung nicht nochmals überprüfen. Die Befristung nach Absatz 4 findet hierauf keine Anwendung. Bei Inkrafttreten dieser Verordnung bestehende Zulassungen, Prüferklärungen oder anderweitig in der Vergangenheit legitimierte Schaltungen, Komponenten oder Systeme (z.B. durch Stempelung des BZA auf Unterlagen) gelten als Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden unverändert bezüglich aller vorhandenen Inhalte und Fristen weiter.</p> <p>Begründung:</p> <p>Hier und in der zugehörigen Kommentierung ab Seite 120 fehlen maßgebliche Aspekte, insbesondere zum Umgang mit vorhergehend erteilten Zulassungen / Legitimierungen, Anwendung von Ständen von technischen Dokumenten, Vorschriften und Normen bei Änderung bestehender, vorher zugelassener / legitimierten Einrichtungen der Infrastruktur.</p> <p>Im Unterschied zum §23 geht nicht hervor, wer die Genehmigungen nach §24 erteilt.</p> <p>Der Anwendungsbereich des Verfahrens zur neuen Typzulassung soll gegenüber der heutigen Regelung nicht erweitert werden (z.B. auf Fahrzeuggeräte).</p> <p>Die Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden sollte für mindestens 7 Jahre erteilt werden. Durch die Einfügung des Wortes längstens bestünde sonst eine erhebliche Planungsunsicherheit für den Antragsteller.</p>
--	--	--	---

Kommentare zum Referentenentwurf des BMVI – 13. Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

60	§ 29 Abs. 1	Ausstellen Prüfbescheinigung	<p>Vorschlag: Wortlaut wie folgt ändern bzw. ergänzen: „Benannte Stellen dürfen eine Prüfbescheinigung nur insoweit ausstellen, wie die Interoperabilitätskomponente oder das strukturelle Teilsystem die entsprechenden Technischen Spezifikationen erfüllt oder eine Ausnahmegenehmigung des Eisenbahn-Bundesamts nach §4 vorliegt.“</p> <p>Begründung: Der aktuelle Wortlaut lässt eine Ausstellung der Prüfbescheinigung nur zu, wenn und soweit die einschlägigen TSlen vollständig erfüllt werden. Dies ist jedoch nicht immer der Fall bzw. werden TSlen vom Antragsteller nicht immer vollständig oder nur mit Abweichungen erfüllt. Soweit Abweichungen aber akzeptabel sind, stellt die benannte Stelle Prüfbescheinigungen zumindest für den Teil bzw. insoweit aus, wie die entsprechenden TSlen erfüllt werden. Diesem Umstand ist auch weiterhin Rechnung zu tragen.</p>
61	§ 29 Abs. 2	Serie von Teilsystemen	<p>Vorschlag: Letzten Halbsatz („ soweit es nach den einschlägigen TSI zulässig ist.“) streichen.</p> <p>Begründung: RL 2008/57/EG ist ausreichende Rechtfertigung für eine Serien-Konformitätsbescheinigung.</p>
62	§ 29 Abs. 3	Aufgaben der benannten Stellen	<p>„.“ Punkt am Satzende fehlt</p>
63	§ 30 Abs. 1	Ausstellung Prüfbescheinigung	<p>Vorschlag: Wortlaut wie folgt ändern bzw. ergänzen: „Bestimmte Stellen dürfen eine Prüfbescheinigung nach Satz 1 Nummer 2 nur insoweit ausstellen, wie das strukturelle Teilsystem die entsprechenden notifizierten technischen Vorschriften erfüllt. [...]“</p> <p>Begründung: Der aktuelle Wortlaut lässt eine Ausstellung der Prüfbescheinigung nur zu, wenn und soweit die einschlägigen NTRs vollständig erfüllt werden. Dies ist jedoch nicht immer der Fall bzw. werden NTRs vom Antragsteller nicht immer vollständig oder nur mit Abweichungen erfüllt. Soweit Abweichungen aber akzeptabel sind, stellt die bestimmte Stelle Prüfbescheinigungen zumindest für den Teil bzw. insoweit aus, wie die entsprechenden NTRs erfüllt werden. Diesem Umstand ist auch weiterhin</p>

Kommentare zum Referentenentwurf des BMVI – 13. Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

			Rechnung zu tragen.
64	§ 30 Abs. 1	Ausstellung Prüfbescheinigung	<p>Kommentar:</p> <p>Der letzte Satz („Die Prüfung kann auch in Erstbewertung [...] unterteilt werden.“) ist inhaltlich unklar. Eine Unterteilung kann danach in „Erstbewertung“ für was und vor allem in Abgrenzung zu was vorgenommen werden?</p>
65	§ 31 Abs. 1 Nr. 2	Anerkennungsverfahren	<p>Vorschlag:</p> <p>Nr. 2 streichen oder präzisieren. Was sind die Kriterien für „Zuverlässigkeit“, wer beurteilt das, welche Einspruchsmöglichkeiten gibt es, ...?</p> <p><i>1. die Voraussetzungen nach Artikel 28 Absatz 2 in Verbindung mit Anhang VIII der Richtlinie 2008/57/EG erfüllt und</i></p> <p>2. zuverlässig ist.</p> <p>Begründung:</p> <p>Diese Formulierung birgt die Gefahr von Willkür der Behörde. Der Begriff „zuverlässig“ stellt einen unbestimmten Rechtsbegriff dar und verfängt insoweit nicht. Wie wird der Begriff definiert und aus wessen Sicht muss die geforderte Zuverlässigkeit vorliegen?</p>
66	§ 31 Abs. 3	Voraussetzungen	<p>Vorschlag:</p> <p>Streichung des Wortes „administrativen“</p> <p>„Weist der Antragsteller die Erfüllung der administrativen Voraussetzungen einer Anerkennung durch eine von einer Akkreditierungsstelle erteilte Akkreditierung nach, gilt der Nachweis für die administrativen Voraussetzungen insoweit als erbracht.“</p> <p>Begründung:</p> <p>Es handelt sich hierbei um einen unbestimmten Rechtsbegriff, welcher der weiteren Auslegung bedarf und insoweit inhaltlich unklar bzw. unspezifisch ist. Was sind administrative Voraussetzungen?</p> <p>Darüber hinaus erscheint es nicht nachvollziehbar, warum zum Beispiel eine erteilte DAkkS-Akkreditierung qualitativ hinter einer EBA-Anerkennung zurückstehen sollte. Ein derartiges Vorgehen ist vom europäischen Gesetzgeber nicht vorgesehen. Anerkennung und Akkreditierung stehen grundsätzlich gleichwertig nebeneinander.</p>

Kommentare zum Referentenentwurf des BMVI – 13. Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

67	§ 36 Abs. 1	Mitteilungsfrist	<p>Vorschlag: Absatz wie folgt ändern: „Das Eisenbahn-Bundesamt übermittelt [...] innerhalb von 5 20 Arbeitstagen nach Erteilung [...].“</p> <p>Begründung: Es erscheint wenig nachvollziehbar, warum das EBA zur Übermittlung dieser Daten insgesamt 4 Wochen benötigen soll. Gerade im Fall von „Additional Authorization“ würde der Antragsteller einen kompletten Arbeitsmonat mit „Warten“ verlieren.</p>
68	§ 37	Technische Vorschriften	<p>Kommentar: Verweis auf Richtlinie 2008/57/EG unklar; insbesondere da der Wortlaut der Richtlinie ein anderer ist als hier vom deutschen Gesetzgeber gewählt wurde. Umsetzung der Richtlinie erscheint insoweit nicht nachvollziehbar oder nicht vollständig erfolgt zu sein.</p>
69	§ 37 Abs. 3	Anwendung der Notifizierung	<p>Vorschlag: „(3) Für Fahrzeuge ohne den fahrzeugseitigen Teil des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sind, zusätzlich zu Absatz 2, gemäß Artikel 22 Absatz 2 Buchstabe b der Richtlinie 2008/57/EG die technischen Vorschriften zu notifizieren, die Grundlage der Prüfung der technischen Kompatibilität sind betreffend...“</p> <p><i>(4) Für den fahrzeugseitigen Teil des Teilsystems Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung sind, zusätzlich zum Absatz 2, lediglich Aspekte technischer Vorschriften zu notifizieren, die die sichere Integration in das Teilsystem Fahrzeug betreffen.</i></p> <p><i>(5) Das Eisenbahn-Bundesamt veröffentlicht die Listen unverzüglich nach Übermittlung. Es gilt der Stand der Übermittlung.</i></p> <p>Begründung: Die Aussage zur notwendigen Notifizierung sollte nicht auf herkömmliche Zugsicherungssysteme Class B (PB, LZB) bezogen werden. Somit müssen nachfolgende Prüfungen auch nicht durch einen DeBo erfolgen. Sie werden somit weiterhin durch Prüfsachverständige betrachtet. Wie auch explizit in der Begründung zum AEG §4 b vorgesehen.</p>
70	§ 38 Abs. 2 Nr. 1, 3, 4, Abs. 2	Zeitpunkt „nicht rechtzeitig“	<p>Vorschlag: Wortlaut „<i>nicht rechtzeitig</i>“ erläuternd ergänzen oder eine Definition in den Begriffsbestimmungen</p>

Kommentare zum Referentenentwurf des BMVI – 13. Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

			<p>unter § 2 EIGV aufnehmen.</p> <p>Begründung:</p> <p>Es handelt sich hierbei um einen unbestimmten Rechtsbegriff, welcher der weiteren Auslegung bedarf und insoweit inhaltlich unklar bzw. unspezifisch ist.</p>
71	§ 39	Ergänzung zum Umfang der Übergangsvorschriften	<p>Vorschlag:</p> <p>Es muss auch die Übernahme von Regelwerken und bisher erteilten Genehmigungen / Legitimierungen geregelt werden.</p> <p>Mit dem Vorschlag zur Neuformulierung von § 24 wäre das für Genehmigungen/Legitimierungen geklärt. Für andere Regelwerke (z.B. VVs) muss das extra betrachtet werden.</p> <p>Begründung:</p> <p>Nur wenn bisherige Genehmigungen / Legitimierungen ausgewiesen weiter gelten, kann ab einem entsprechenden Zeitpunkt mit der „Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden“ aufgesetzt werden ohne dass (mindestens formal) rückwirkend alles angefasst werden müsste.</p> <p>Weiterhin müssen die bestehenden Regelwerke (insbesondere VV's) dem Prozess EIGV gemäß angepasst werden.</p>
72	§ 39	Übergangsvorschrift für bereits laufende Projekte	<p>Vorschlag:</p> <p>Es muss ein Kriterium definiert werden, nach dem bereits laufende Projekte von der Anwendung der Verordnung nach deren Inkrafttreten ausgenommen werden.</p> <p>Begründung:</p> <p>Für Projekte, für die nach aktuellem Recht keine Inbetriebnahmegenehmigung erforderlich ist, liegt auch kein Antrag vor. Damit ist die Stichtagsregelung zu einem IBN Antrag allein nicht ausreichend.</p>
73	Anlage 1 Nr. 5.1.1	Teilsystem Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung – Klarstellung	<p>Vorschlag:</p> <p>Bitte korrigieren, dass Anhang III Nummer 7.3.2.3 des Beschlusses 2012/88/EU zuletzt durch die Verordnung (EU) 2016/919 geändert worden sei.</p> <p>Begründung:</p> <p>Anhang III Nummer 7.3.2.3 des Beschlusses 2012/88/EU wurde nicht durch 2016/919 geändert.</p>

Kommentare zum Referentenentwurf des BMVI – 13. Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

74	Anlage 2 Nr. 2.1.2	ETCS	<p>Vorschlag: „Zugbeeinflussungssystem European Train Control System“ ist zu entfernen.</p> <p>Begründung: Gehört nicht zum hier geregelten Sachverhalt.</p>
75	Anlage 3 Nr. 9	Technisches Dossier zur EG-Prüferklärung	<p>Vorschlag: Es sollte die Formulierung des Anhang V 1. i) der 2008/57 übernommen werden: „9. die Bezugnahmen auf die Unterlagen in dem der EG-Prüferklärung beiliegenden technischen Dossier;“</p> <p>Begründung: Hier wird mehr als in der 2008/57 gefordert. Dies führt zu einem „deutschlandspezifischen“ Dossier.</p>
76	Anlage 4 Nr. 1.1	Genehmigungsbedürftige Maßnahmen	<p>Vorschlag: 1.1. komplett streichen oder Bezug TSI ZZS ausschließen.</p> <p>Begründung: In Kapitel 7 der TSI ZZS 2016/919 ist nicht definiert, was eine Umrüstung am Teilsystems ZZS ist. In Kapitel 7 der TSI ZZS 2016/919 „werden die Strategie und die damit verbundenen technischen Maßnahmen zur Umsetzung der TSI dargelegt, insbesondere die Bedingungen für den Übergang zu Klasse-A-Systemen.“</p>
77	Anlage 4 Nr. 4.2.3	Begriffsdefinition	Was sind Sicherungsmodi? Betriebsarten? Level?
78	Anlage 4 Nr. 5	Genehmigungsbedürftige Änderungen	<p>Nur redaktionell: „Als umfangreiche Änderungen* an Fahrzeugen gelten:“</p> <p>Es fehlt der *-Verweis auf den Hinweis auf Seite 56 „Bezugsbasis für die Änderungen ist der Fahrzeugzustand oder die zugrunde liegenden Parameter der letzten eisenbahnrechtlichen Genehmigung, wie Abnahme oder Inbetriebnahmegenehmigung.“</p>
79	Anlage 5 Nr. 1	Fehlende Unterscheidung zwischen fahrzeug- und streckenseitigem Teil des Teilsystems ZZS	<p>Vorschlag: an den entsprechenden Stellen folgende Ergänzung hinzufügen: „Teilsysteme Infrastruktur, Energie, Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung (<i>streckenseitiges ZZS-Teilsystem</i>)...“</p>

Kommentare zum Referentenentwurf des BMVI – 13. Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

			<p>Begründung:</p> <p>Die in der Anlage 5 genannten Arbeiten beziehen sich offensichtlich ausschließlich auf den streckenseitigen Teil des Teilsystems ZZS. Zur Klarstellung sollte dies über den o.g. Zusatz im Text bestätigt werden.</p>
80	<p>Anlage 5 Nr. 1.3 (zu §11 A1 und §12 A1)</p>	<p>Voraussetzungen Instandhaltungsmaßnahmen</p>	<p>Vorschlag:</p> <p>Hier müssen wiederum alle bisher zugelassenen / legitimierten LST-Komponenten gemeint sein. Entsprechend Vorschlag zum §24 (5) muss auch hier gelten:</p> <p>„Bestehende Zulassungen, Prüferklärungen oder anderweitig in der Vergangenheit legitimierte Schaltungen, Komponenten oder Systeme (z.B. durch Stempelung des BZA auf Unterlagen) gelten als Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden unverändert bezüglich aller vorhandenen Inhalte und Fristen weiter.“</p> <p>Begründung:</p> <p>Nur wenn bisherige Genehmigungen / Legitimierungen ausgewiesen hier auch als Voraussetzung gelten, können Instandhaltungsarbeiten an technischen Anlagen entsprechend ausgeführt werden.</p>
81	<p>Anlage 6</p>	<p>Fehlende Unterscheidung zwischen fahrzeug- und streckenseitigem Teil des Teilsystems ZZS</p>	<p>Vorschlag:</p> <p>In Überschrift und im ersten Abschnitt folgende Ergänzung hinzufügen: „<i>Teilsysteme Infrastruktur, Energie, Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung (streckenseitiges ZZS-Teilsystem)</i>...“</p> <p>Begründung:</p> <p>Die genannten Unterlagen werden für den fahrzeugseitigen Teil des Teilsystems ZZS nicht erstellt.</p>
82	<p>Anlage 6 Nr. 1.2, 1.3, 1.4, 3.3 (zu §19 A 2 und §20)</p>	<p>Rollendefinitionen</p>	<p>Vorschlag.</p> <p>Definition der Rollen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bauvorlageberechtigter - Bauüberwacher Bahn - Inbetriebnahmeverantwortlicher - Prüfer für bautechnische Nachweise - Plan- und Abnahmeprüfer <p>gemäß (VV BAU-STE) notwendig (siehe auch laufende Nr. 3).</p> <p>Begründung:</p>

Kommentare zum Referentenentwurf des BMVI – 13. Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

			Die verwendeten Begriffe müssen klar geregelt sein.
83	Anlage 6 Nr. 3.2.1	Abweichungen aRdT	<p>Kommentar: Ergänzen: „sofern nicht gemäß Anlage 6, 2.5 „durch Erklärungen und Unterlagen zur Anwendung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 402/2013“, bereits bewertet“</p> <p>Begründung: Vermeidung von Doppelarbeit.</p>
84	Anlage 7	(bezieht sich auf §24)	<p>Änderungsvorschlag: 2.2 a) die vom übergeordneten System überwacht werden oder b) für die keine einschlägigen Normen oder Regelwerke mit bahnspezifischen Anforderungen vorliegen.</p> <p>Begründung: Diese Änderung ist notwendig, da sonst für die zu genehmigende Komponente immer eine Norm eine Grundlage sein müsste. Das ist bei Genehmigungen ausschließlich nach Regelwerken (z.B. Mü 8004) nicht der Fall. Daher muss aus dem ‚und‘ ein ‚oder‘ werden.</p>
85	Kommentierung zu Teil 2 § 7 Abs. 8	Kohärenzprüfung	<p>Vorschlag: „– als Verwirklichung des 4-Augen-Prinzips –,“ streichen.</p> <p>Begründung Das könnte missverständlich verstanden werden, als erneute Prüfung der Teilprüfungen.</p>
86	Kommentierung zu Teil 3, §19 Abs. 3 zu Nr. 5	Voraussetzungen	<p>Vorschlag: Hier können nur „Auflagen und Nebenbestimmungen aus vorhergehend erteilten Inbetriebnahmegenehmigungen“ gemeint sein.</p> <p>Begründung:</p>

Kommentare zum Referentenentwurf des BMVI – 13. Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

			Nur unter der Voraussetzung der klareren Beschreibung kann der Sachverhalt erfüllt werden.
87	Kommentierung zu Teil 3, § 24 alle Absätze		<p>Vorschlag:</p> <p>Siehe laufende Nr. 59:</p> <p>„Der gesamte §24 ist unter Nutzung des EIV Entwurfsstandes Mai 2016 neu zu formulieren.“</p> <p>Dementsprechend müssen dann auch alle Kommentare angepasst werden. Es kann auch erwogen werden, welche Inhalte direkt im §24 verankert werden müssen und welche zugehörigen Erläuterungen dann als Kommentare in der Kommentierung erfolgen können. Dabei ist jedoch zu beachten, dass notwendigerweise rechtlich binden wirkende Sachverhalte im §24 darzustellen sind.</p>
88	Kommentierung § 24 (1), Seite 120		<p>Änderungsvorschlag:</p> <p>Die Option der Genehmigung zum Inverkehrbringen besteht aber auch nur dann, wenn zu vermuten ist, dass das System oder dessen Bestandteile im Rahmen einer Inbetriebnahmegenehmigung nach §§ 6, 11, 15, 16 oder 17 zum Einsatz kommt, also Betrachtungsgegenstand einer späteren Inbetriebnahmegenehmigung sein wird.</p> <p>Alternativ, also wenn der Vorschlag zum neuen § 24 inhaltlich so nicht beachtet/aufgenommen werden kann, werden folgende ergänzende Sätze in der Kommentierung zu § 24 (1) vorgeschlagen:</p> <p>Bei Inkrafttreten dieser Verordnung bestehende Zulassungen, Prüferklärungen oder anderweitig in der Vergangenheit legitimierte Schaltungen, Komponenten oder Systeme (z.B. durch Stempelung des BZA auf Unterlagen) gelten als Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden unverändert bezüglich aller vorhandenen Inhalte und Fristen weiter.</p> <p>Als Grundlagen für die Erteilung von Genehmigungen zum Inverkehrbringen und Verwenden von Sicherungssystemen oder deren Bestandteilen sind die Regelwerke anzuwenden, die für die vorhergehende Zulassung, Prüferklärung, sonstige Legitimierung oder Genehmigung zum Inverkehrbringen und Verwenden für dieses Sicherungssystem oder dessen Bestandteile zu Grunde gelegt wurden, sofern der Antragsteller die Grundlage im Antrag nicht verändert angibt.</p> <p>Ergänzung am Ende der Kommentierung:</p> <p>Auch für bestehende Sicherungssysteme sind auf Grund von Ergänzungen oder Änderungen an den Systemen erneute Genehmigungen zum Inverkehrbringen und Verwenden notwendig. Die bestehenden Sicherungssysteme wurden z.T. auf Basis älterer Normen und Regelwerke erstellt. Eine Umstellung auf aktuelle Normen ist in vielen Fällen nicht möglich und zum Teil auch durch die aktuellen Normen ausgeschlossen. Daher ist es zusätzlich notwendig, auch die Nutzung der bisher genutzten</p>

Kommentare zum Referentenentwurf des BMVI – 13. Verordnung zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften

			<p>Normen und Regelwerke für das erneute Genehmigungsverfahren zu ermöglichen.</p> <p>Begründung:</p> <p>Die erste Änderung ist notwendig, da sonst die Genehmigung nur erteilt wird, wenn ein entsprechender Auftrag für eine Anlage vorliegt.</p> <p>Der ergänzende Abschnitt ist zur Kommentierung der Ergänzung von § 24 (1) notwendig.</p> <p>Ergänzung zur Kommentierung § 24 (5)</p> <p>Weiterhin soll festgeschrieben werden, dass sämtliche jemals erteilten Legitimierungen weiterhin ihre Gültigkeit besitzen.</p> <p>Begründung:</p> <p>Der ergänzende Abschnitt ist zur Kommentierung der Ergänzung von § 24 (5) notwendig.</p>
89	Begründung A.II	Vorgehen und Konsequenzen bezüglich des Auflösens bisheriger VV's	<p>In den bisherigen Text nach</p> <p><i>„Die vorgesehenen Änderungen beschleunigen die Genehmigungsverfahren und sorgen für klare Verantwortlichkeiten und Rechtssicherheit für die Vielzahl der Beteiligten in den Bereichen Infrastruktur und Fahrzeuge.“</i></p> <p>ergänzen:</p> <p>Vorschlag (zusätzlicher Absatz):</p> <p>„Mit Inkrafttreten der EIGV muss auch ein konsistentes Regelwerk (VV, SMS-System von Betreibern, ...) vorliegen, dass die Verordnung verfeinert bzw. untersetzt.“</p> <p>Begründung:</p> <p>Vorgehen und geplanter Termin bzw. Kriterium zur Ablösung muss definiert werden.</p> <p>Mit Inkrafttreten der EIGV muss ein konsistentes Regelwerk (VV, SMS, ...) vorliegen. Die Regelungstiefe heutiger VVs geht weit über die einer Verordnung hinaus. Diese Regelungen müssen in einer konsistenten Form an anderer Stelle dokumentiert sein (z.B. im SMS des EIU und der EVUs).</p>

**Kommentare zum Referentenentwurf des BMVI – 13. Verordnung
zum Erlass und zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften**